



## **Mi hater: la calle. Los mapas cognitivos en el estudio de la experiencia móvil en estudiantes universitarios.**

*My Hater: The Streets. Cognitive Maps in the Study of Mobile Experience among University Students*

Miriam Anahí Guerra  
Centro Universitario de Tonalá-Universidad de Guadalajara, México

[anahi.guerra@academicos.udg.mx](mailto:anahi.guerra@academicos.udg.mx)

<https://orcid.org/0000-0002-1244-0244>

Cómo citar: Guerra, M. (2025). Mi hater: la calle. Los mapas cognitivos en el estudio de la experiencia móvil en estudiantes universitarios, URBE *acción*, Vol. 2. Núm. 3, pp 25-39. ISSN 3061-8290. <https://doi.org/10.70207/43ppta16>

**Resumen:**

La revisión y emergencia de otras metodologías para el estudio de las movilidades desde la experiencia (Solsona-Cisternas, 2021; Jirón e Imilan, 2018), ha tomado mayor importancia en la producción científica de los últimos años, con la principal intención de hacer frente a las aproximaciones tradicionales sobre el territorio y los procesos que le acontecen (Cárdenas, 2005); esto ha permitido acercamientos que retratan las experiencias desde la propia vivencia de quienes transitan los contextos urbanos, incluso se ha propiciado la recuperación de herramientas y técnicas que en los últimos años han estado ganando terreno en el estudio de lo urbano, como ejemplo: los mapas cognitivos (García y Colina, 2012). Este artículo busca reflexionar sobre las experiencias móviles de estudiantes universitarios a través de sus tránsitos y desplazamientos cotidianos, con la utilización de los mapas cognitivos como herramienta para plasmar identificadores, emociones y percepciones, a través de aspectos materiales, simbólicos, culturales y/o relacionales, como complemento a la técnica fueron establecidos diálogos con cada estudiante para la descripción e interpretación de los mapas. Se trata de una metodología cualitativa, donde además de emplearse los mapas cognitivos como principal herramienta, también se puso en marcha un proceso reflexivo y de observación activa. Participaron 30 estudiantes en total, sin embargo, para efectos de esta comunicación se presentan los análisis de 5 casos. El estudio fue realizado en el Área Metropolitana de Guadalajara, México y los principales hallazgos reflejan que las experiencias están atravesadas por elementos materiales e intangibles que se encuentran en sus tránsitos, mismos que deben comprenderse a través de una relación dialógica con los territorios transitados, donde la producción de la experiencia no solo está mediada por la percepción; sino que, también se encuentra determinada por las condiciones materiales de los espacios.

**Palabras Claves:** Experiencia urbana, mapas cognitivos, estudiantes universitarios, movilidad urbana.

**Abstract:**

The review and emergence of other methodologies for the study of mobility from experience (Solsona-Cisternas, 2021; Jirón and Imilan, 2019) has gained greater importance in scientific production in recent years, with the main intention of challenging traditional approaches to territory and the processes that occur within it (Cárdenas, 2005). This has allowed for approaches that portray experiences from the personal perspective of those who transit urban contexts. It has even fostered the recovery of tools and techniques that have been gaining ground in urban studies in recent years, such as cognitive maps (García and Colina, 2012). This article seeks to reflect on the mobile experiences of university students through their daily transits and movements, using cognitive maps as a tool to capture identifiers, emotions, and perceptions through material, symbolic, cultural, and/or relational aspects. As a complement to the technique, dialogues were established with each student for the description and interpretation of the maps. This is a qualitative methodology, where in addition to using cognitive maps as the main tool, a reflective and active observation process was also implemented. A total of 30 students participated; however, for the purposes of this communication, the analyses of 5 cases are presented. The study was conducted in the Metropolitan Area of Guadalajara, Mexico, and the main findings reflect that the experiences are crossed by material and intangible elements that are found in their transits, which must be understood through a dialogical relationship with the territories traveled, where the production of the experience is not only mediated by perception; it is also determined by the material conditions of the spaces.

**Keywords:** Urban experience, cognitive maps, university students, urban mobility.

## Introducción

Actualmente, tanto a nivel académico, como técnico y gubernamental se alude a la movilidad urbana sustentable como marco de comprensión y análisis cuando de desplazamientos urbanos se trata, además se argumenta que la primera escala asumida para las movibilidades es la humana. Sin embargo, cuando se aterrizan estas reflexiones y razonamientos en los territorios, es posible visualizar que las acciones sobre ellos perpetúan una lógica basada en la rapidez, la velocidad y la priorización de otras escalas que no son las humanas. Ante esta tensión, estratos de la población que habitan y transitan las ciudades, experimentan lo urbano a través de atributos como la violencia, la inseguridad y la vulnerabilidad al transitar. Entre estos estratos, los estudiantes universitarios representan un colectivo que mantiene desplazamientos diarios más o menos rutinarios debido a la programación académica que deben seguir y la estructuración de sus horarios, no solo académicos, sino laborales para quienes deben cumplir una doble jornada al día. Es aquí donde la autoexploración de la experiencia cobra sentido a partir de los elementos que la conforman, ya sea elementos materiales como las infraestructuras, las condiciones del territorio y el equipamiento urbano, o elementos intangibles, como la normas, aspectos simbólicos y percepciones del diario transitar, las emociones y los significados que rodean a los sujetos que se movilizan.

Durante las últimas cinco décadas, el paradigma de la movilidad urbana sustentable (Sheller y Urry, 2016) ha regido la visión con la que se asumen los desplazamientos en las ciudades y formas normadas de transportarse de un lugar a otro, así como las dinámicas homogéneas de ir de un lugar a otro. Sin embargo, transitar hacia otros puntos de partida para la comprensión de estos tránsitos, permite rescatar una de las unidades de análisis más relevantes en el estudio de lo urbano: la experiencia. Entendiendo la experiencia como aquella que se configura a partir de los tránsitos y dinámicas diarias en el contexto urbano, tuvo un auge en su estudio desde diferentes frentes, por un lado, se encuentra lo que resultó del movimiento Internacional Situacionista, a través de los aportes de Guy Debord (Debord, 1958) y su teoría de la deriva, que afirma que caminar sin un objetivo específico es la mayor forma de experimentación y reflexión de y sobre los entornos urbanos. La deriva como perspectiva y ahora como técnica, supone un proceso azaroso, donde la observación, la percepción y la (in)decisión juegan papeles cruciales. Se trata pues, en términos más técnicos, de realizar una jornada completa en las calles de una ciudad, contemplando el acontecer y lo que nos atraviesa como sujetos. Sin embargo, una de las principales críticas está asociado a concebir la deriva como un posicionamiento que sigue replicando la estructura de clases, pues al asumir la deriva con la figura del flâneur (Benjamin, 2005) se prioriza la contemplación en un sentido artístico y filosófico, sin consciencia activa sobre lo que existe en el contexto urbano, dejando por fuera la relación dialéctica entre el territorio, los sujetos y la relación existente entre ellos. En sí mismo el paseante callejero, el flâneur, ha suscitado debates sobre el uso de esta figura en la ciudad contemporánea, pues si esta figura supone “el acto de deambular le permite a este personaje arrojarle a las calles en la libertad del anonimato, ajeno a las demandas del trabajo instrumental o de un rumbo definido” (Villa, 2020, p. 150); la realidad es que las dinámicas económico-sociales y las condiciones materiales, tienen un papel más determinante las formas en cómo se recorren las ciudades. Ya Walter Benjamin advertía sobre el rol de un flâneur, cuando expresó:

No obstante, no vayamos a confundir al flâneur con el mirón, hay un matiz (...). El flâneur (...) está siempre en plena posesión de su individualidad. La del mirón, por el contrario, desaparece, absorbida por el mundo exterior. El mirón ante el influjo del espectáculo que ve, se convierte en un ser impersonal. Ya no es un hombre, es público, es muchedumbre. Naturaleza aparte, alma ardiente e ingenua llevada a la ensoñación... el verdadero mirón es digno de admiración de todos los corazones rectos y sinceros. (Benjamin, 2005, p. 433).

Acepción que ha invitado y diversas reflexiones sobre los roles de los transeúntes y de las condiciones de decisión que existen en el mundo actual, es decir, se ha cuestionado si la figura natural del flâneur puede seguir

considerándose en esencia en los contextos donde las formas de consumo y de producción son voraces y dan lugar a los desplazamientos instrumentales en todo momento, donde difícilmente cabe la contemplación, la poética y la deriva mediada por el azar en su genuina concepción, no el azar que viene implícito en decisiones previas. Al respecto cabe señalar que, a pesar de que constantemente cuando se habla de derivas urbanas aparece en la discusión la figura del flâneur, ambas perspectivas (derivadas urbanas y el flâneur) tienen puntos de tensión, pues mientras que la segunda tiene la finalidad de la observación azarosa para la identificación de dinámicas, objetos y hechos urbanos, la primera se asume como un método que puede contribuir a la transformación de las ciudades, a través de la crítica de las dinámicas productivas y mercantilistas en las ciudades.

Las derivas urbanas, como se mencionó anteriormente, tienen su origen en el Movimiento Internacional Situacionista de la mano de la psicogeografía (Ford, 2004) mismo que alude al estudio de las experiencias, percepciones, emociones y sensaciones que el contexto urbano puede provocar en las personas. Es decir, se trata de la exploración sobre los efectos psicológicos que las geografías tienen en las formas de habitar y transitar los lugares geográficos en un espacio concreto. Dentro de este marco, es posible ubicar los mapas cognitivos como una técnica y como una manera de plasmar las observaciones y las derivas urbanas, donde es posible a través de la representación de emociones, lugares o relaciones, cristalizar la experiencia, mediante un dibujo.

## Los mapas cognitivos como técnica en el estudio de la movilidad urbana

Los mapas cognitivos como técnica derivada de la psicología social ambiental (Lynch, 1960; Milgram, 1982) fueron reconocidos en primera instancia a través del trabajo de Kevin Lynch y su obra “La Imagen de la Ciudad”, mediante el reconocimiento de atributos -principalmente infraestructurales- que las personas identificaban como parte de su relación con la ciudad, fue con Milgram (1977) donde la técnica del mapa mental o mapa cognitivo fue extendiendo su uso y sobre todo su significado, cuando afirma que “un mapa mental es el dibujo de la ciudad que una persona lleva en su mente: las calles, barrios, plazas que son importantes para ella, de alguna forma enlazadas y con una carga emocional adjunta a cada elemento” (Milgram, 1977, p. 37). A lo anterior, fue incorporándose nuevos elementos, como los tránsitos. Los mapas cognitivos, para efectos de esta investigación se asumen como una técnica complementaria y como resultado de los tránsitos acompañados con la técnica del sombreo.

Para el análisis de los mapas cognitivos fue empleado el procedimiento señalado a través de tres dimensiones; la estructura, el significado y la identidad (Navarro y Rodríguez, 2008). Mismas que según Lynch (1960) debe contener cualquier forma urbana y, que afirma que todo dibujo debe cumplir: identidad, que se refiere a la diferenciación e identificación en los elementos de la ciudad representada gráficamente; la estructura, que se refiere a la organización y distribución de los elementos en el gráfico; y el significado, que son los usos prácticos o atribuciones emocionales o culturales. Existe diversidad de estrategias para la sistematización y análisis de los mapas cognitivos, como los que se muestran en las siguientes tablas, sin embargo, más allá de cualquier estrategia seleccionada, es fundamental asumir los discursos previos, durante y posterior a la realización del mapa, pues a partir de estas narrativas se da luz a diversos aspectos vertidos en los dibujos, la interpretación siempre debe ir conjunta con las personas autores de los mapas cognitivos.

El dato que buscamos no se encuentra en los archivos de censos, con los que tanto nos hemos familiarizado. Los habitantes urbanos que en un momento dado dieron sus respuestas al padrón no revelaban nada de lo que ahora buscamos, a saber, cómo se mueven, cuál es la secreta guía que adoptan en sus múltiples desplazamientos en el entorno. Una primera característica del dato que buscamos es su pertenencia a la conducta individual de los sujetos. (...) La conducta individual dejaba paso a una conducta colectiva. (Castro, 1999, s/p).

Las propiedades antes mencionadas funcionan como una especie de validación de los mapas cognitivos durante su sistematización; sin embargo, para el análisis y la interpretación fue necesario identificar las partes de cada dibujo a través de elementos como los que se muestran en las siguientes tablas.

**Tabla 1. Elementos configuradores de los mapas cognitivos según Kevin Lynch**

Categoría	Descripción
Senda	Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales. (Lynch, 1985, p. 62)
Borde	Son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. (Lynch, 1985, p. 62)
Barrios	Son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra "en su seno" mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera. (Lynch, 1985, p. 62)
Nodos	Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercana. (Lynch, 1985, p. 62)
Mojones	son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Pueden estar dentro de la ciudad o a tal distancia que para todo fin práctico simbolicen una dirección constante. (Lynch, 1985, p. 62)

Fuente: Elaborado con base en Lynch, 1985.

Finalmente fue retomada la categorización que ofrece Lázaro-Ruiz (2000, citado en Campos-Juanatey, et. al, 2017) debido a que, en el entramado urbano de contextos como el mexicano, difícilmente es posible identificar los aspectos diferenciados tal como los que propone Lynch:

- Los Puntos de Referencia son elementos singulares en torno a los cuales se organiza la información espacial. Los puntos de referencia pueden jerarquizarse variando su importancia dentro del mapa mental, generalmente en función de sus características físicas, su contraste con el entorno, y la frecuencia con la que los utilizamos como referencia en los desplazamientos (Carreiras, 1992; Evans, Smith, & Pezdek, 1982; Lázaro Ruiz, 2000). Puede considerarse que los puntos de referencia coinciden con los elementos puntuales (nodos e hitos) del esquema de Lynch (1960).

- Las Rutas son los elementos que se emplean para desplazarse de un punto de referencia a otro (Carreiras, 1992; Carreiras & Codina, 1993). Las rutas pueden considerarse coincidentes con las sendas del esquema de Lynch (1960).
- La Configuración no es un elemento propiamente dicho, sino que la configuración es la estructura o esquema que relaciona todos los demás elementos. Los puntos de referencia y las rutas, aislados, son inútiles para planificar recorridos, es necesaria una estructura que los relacione. Esta estructura se denomina configuración (Lázaro Ruiz, 2000). Este elemento no coincide con ninguno de los del esquema de Lynch (1960). (Campos-Juanatey, et. al, 2017, p. 29)

Los mapas cognitivos como técnica permiten entonces, reflejar la experiencia de los recorridos a lo largo de la ciudad transitada por los sujetos, sin embargo, podría considerarse como parte de un movimiento de metodologías que ha tomado mayor alcance en los últimos años y que deviene de la antropología urbana: las metodologías móviles (Yarad, 2016). Tal como lo señalan Jirón e Imilán (2018) “La forma en que habitamos las ciudades es creciente en movimiento, por lo que su inadvertencia deja muchos de los estudios urbanos que observan el habitar estático, incompletos en sus análisis. Esto mismo sucede con estudios de transporte, más bien centrados en la eficiencia del desplazamiento que en el conjunto de experiencias vinculadas a este; la movilidad excede dicha perspectiva” (p. 19).

A razón de lo anterior, la movilidad urbana, los tránsitos y los desplazamientos más allá de ser un objeto de estudio, la movilidad debe asumirse como un enfoque de aproximación a los fenómenos urbanos, por su naturaleza móvil, de aquí que las metodologías móviles suponen un marco ampliado de referencia que acoge a diversas técnicas, considerando la observación como el principal método y como técnica transversal. En suma, para el estudio de las experiencias urbanas desde la movilidad, es fundamental la aproximación desde métodos móviles que permitan radiografiar el movimiento desde el movimiento, con la finalidad de evitar imágenes estáticas o percepciones “desde fuera” o “desde arriba”.

## Los mapas cognitivos como técnica en el estudio de la movilidad urbana

La experiencia urbana, generalmente ha sido estudiada a través de perspectivas individuales, donde la percepción y el aparato cognitivo juega un papel determinante en la construcción de la experiencia. No obstante, es fundamental transitar hacia otras perspectivas donde la experiencia se encuentra atravesada y configurada a través de las relaciones, y de los aspectos materiales. Sobre todo, en el campo de la movilidad, la materialidad ocupa un rol determinante en la experimentación de los tránsitos, pues es a partir de ella, traducida en territorios, espacios, infraestructuras que, las personas transeúntes tienen vivencias diferenciadas. Tal como lo señalan Jirón y Zunino (2017) “La experiencia de la movilidad no es para nada homogénea; sería un error seguir concibiendo al automovilista, peatón o pasajero como un sujeto universal (p. 1). Diferentes aspectos de las caracterizaciones de las personas también son factores determinantes en la experiencia móvil, sin embargo, los aspectos materiales cobran mayor factura cuando se posicionan mayormente como obstáculos para la movilidad. Por ejemplo, el estado que guardan los territorios y la convivencia de los diferentes medios de transporte; por su parte la materialidad de la inseguridad determina la forma en que se transita por los territorios, y también la oferta de servicios para la transportación. Todo esto atravesado con aspectos como la edad, el género, la clase social terminan de configurar las experiencias en los trayectos, y también la forma de disponerse a la movilidad en el contexto urbano.

Específicamente sobre el colectivo que toca este manuscrito, se han realizado aproximaciones para conocer las movilidades de la comunidad universitaria, sin embargo, la mayoría de estas aproximaciones se ha realizado desde una perspectiva instrumental, sobre cuáles son los medios de transporte empleados, el gasto promedio del alumnado y otras caracterizaciones de los perfiles, bajo metodologías de corte cuantitativo, entendiendo la movilidad urbana bajo categorías que derivan del paradigma actual, por ejemplo: accesibilidad, reparto modal, entre otros, donde la experiencia no es contemplada ni categorial ni empíricamente (Olivares y Orquera, 2019). Al respecto, las autoras concluyen lo siguiente:

Las condiciones socioeconómicas de los estudiantes no son el factor que más influye en la diversidad y frecuencia de las actividades cotidianas que realizan, que se convierten en motivos de desplazamiento y elecciones modales; influye también la accesibilidad de las zonas donde viven y la diversidad funcional para tener posibilidad de aumentar la frecuencia y tipología de actividades y hacer elecciones de desplazamientos no motorizados. (Olivares, y Orquera, 2019, p. 12).

De lo cual, habría algunos puntos de discusión y debate. Porque si bien, el estudio anterior destaca que las condiciones socioeconómicas no son el principal factor, sino la accesibilidad de las zonas donde transitan o habitan y las condiciones de diversidad funcional, sería esencial considerar las condiciones económicas y de clase como una categoría transversal que está presente en las dinámicas cotidianas y que se ven cristalizadas en los territorios que habitan y los obstáculos que se presentan en cuanto a la accesibilidad y la oferta modal, es decir no visualizarlos como categorías separadas, sino interrelacionadas, lo cual se representa en la experiencia urbana, sobre todo cuando se trata de contextos latinoamericanos, como es el caso del trabajo citado y como el de Riquelme (2017) quien hace evidente la discusión de la clase social en el estudio de la movilidad urbana en contextos universitarios a través de la investigación realizada en una universidad chilena, donde la población participante son estudiantes que han accedido a la gratuidad debido a sus condiciones económicas, dentro de lo cual, el autor concluye que “la movilidad se torna sustancial tanto por las experiencias de viaje que impactan en el rendimiento académico como por la organización económica y temporal del viaje. Los estudiantes viajeros se someten a una doble exigencia: estudiar y desplazarse a la universidad” (p.46). Ante lo cual pone en evidencia que las condiciones socioeconómicas y la clase social deben entenderse como un aspecto que dialogue con las condiciones territoriales y materiales de las movilidades, por ejemplo, los espacios que habitan determinan la experiencia urbana, en este caso las periferias.

Por el contrario, cuando se trata de abordajes en contextos como el europeo, el enfoque y los hallazgos toman direcciones distintas, como es posible visualizarlo en el trabajo de Hassold y Gavira (2024), quienes realizaron un estudio con estudiantes universitarios en un campus ubicado en la ciudad de Sevilla, España, que a través de la implementación de una encuesta buscaron identificar conductas del estudiantado con respecto a sus movilidades, de lo que resultó que dadas las importantes mejoras en el transporte público de los últimos años, cerca del 73% del alumnado emplea el transporte público para sus desplazamientos cotidianos, con motivos escolares, una de las características de los usuarios asiduos de transporte público es que viven en un radio de 9 km del campus estudiado, mientras que el resto en términos generales se desplaza en vehículo particular debido a que habita a distancias superiores a los 10 kilómetros.

Ante las aproximaciones anteriores, resulta relevante entonces advertir sobre la necesidad de estudiar las movilidad de los estudiantes desde otras metodologías y considerando como principal unidad de análisis la cotidianidad y la experiencia misma, pues solo a partir de la consideración de esto, será posible generar análisis sobre la movilidad basados en categorías que se han empleado tradicionalmente, pero que se han visualizado desvinculadas de la experiencia de los sujetos al transitar y lo que el proceso de los trayectos implica.

## ¿Cómo viven sus movilidades los estudiantes del Centro Universitario de Ciencias de la Salud?

El Centro Universitario de Ciencias de la Salud (CUCS) se encuentra en el municipio central en el Área Metropolitana de Guadalajara, es parte de la Red Universitaria de la Universidad de Guadalajara, una institución pública del estado de Jalisco, ubicado en el occidente de México. El CUCS alberga la licenciatura en psicología donde una de las asignaturas optativas más demandada es la materia de psicología ambiental y urbana. A pesar de que este Centro Universitario tiene una ubicación que podría considerarse privilegiada, una buena parte del alumnado realiza viajes largos para llegar a estudiar. Este campus cuenta con diferentes rutas de transporte que transitan a las afueras y una línea de BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés) a aproximadamente 800 metros. En comparación con otros Centros Universitarios de la Universidad de Guadalajara, éste se localiza en una zona céntrica, en una zona uso residencial, y con mixtura de usos de suelo, entre servicios, comercios y vivienda. El estudio fue desarrollado en el marco de la asignatura de psicología ambiental y urbana, y constó de tres etapas fundamentales:

1. Revisión colectiva de aspectos teóricos y conceptuales. Con una doble finalidad, tanto para el sustento de esta investigación y para el conocimiento del alumnado de la licenciatura en psicología sobre los aspectos teórico-conceptuales que soportarían el trabajo de campo realizado.
2. Trabajo de campo. Realización de observación directa y crítica sobre sus propios desplazamientos durante cuatro meses, registrando su experiencia móvil al menos dos veces por semana. Para ello fue empleado un diario de campo escrito y notas de voz in situ, que permitieron la reflexión instantánea de lo observado.
3. Realización del mapa cognitivo. La realización del mapa cognitivo constó a su vez de tres etapas:
  1. Realización gráfica de los mapas cognitivos a través de la siguiente instrucción: “Con base en tus desplazamientos y en la observación realizada durante los meses pasados, realiza el mapa de tu ciudad”, para lo cual los participantes contaron con cerca de dos horas y media y con aviso previo para que estuvieran en posibilidad de decidir traer material para la realización del dibujo o no.
  2. Análisis y narrativa del mapa cognitivo a través de la técnica del diálogo orientado, los estudiantes participantes explicaron y discutieron los mapas cognitivos elaborados, identificaron los puntos importantes y sus significados, así como las principales vías, además expresaron sensaciones, emociones y olores generadas por cuestiones relacionales, infraestructurales o simbólicas.
  3. Finalmente, con base en el diario de campo, generaron una narrativa entrelazada con el mapa cognitivo que dio luz a la experiencia móvil registrada durante los cinco meses que estuvieron en trabajo de campo.

Es fundamental hablar del rol de la investigadora durante el proceso de investigación. En los cinco casos que se presentaron en este manuscrito la investigadora orientó las dos primeras observaciones, con la finalidad de guiar la estrategia de observación y registro, para dar paso a las siguientes observaciones de manera autónoma por parte de los participantes. A continuación, se presentan los mapas cognitivos de los participantes en el estudio, acompañados de la interpretación y la narrativa.

### Mapa cognitivo 1. El arte cotidiano en la ciudad



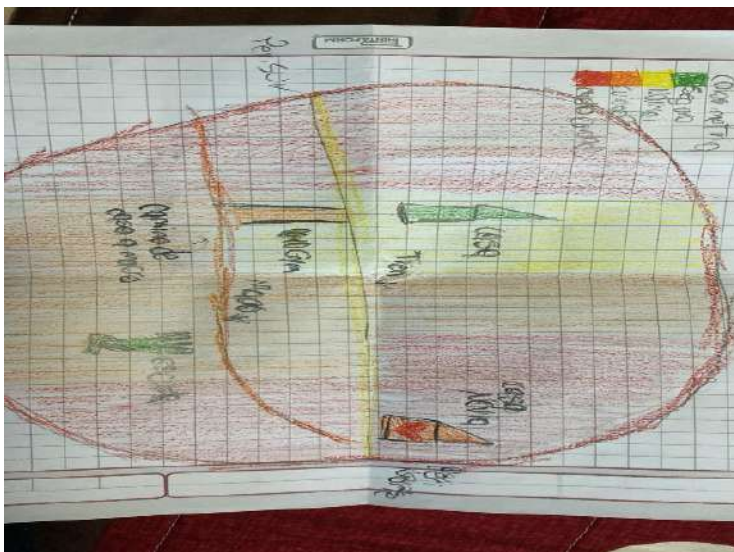
Fuente: Elaborado por alumna participante en el estudio.

En cuanto al análisis con relación a los elementos gráficos, es posible identificar la realización del mapa cognitivo a través de símbolos que a su vez expresan lugares importantes en el tránsito de la alumna, que funcionan como puntos identificadores o puntos de encuentro que permiten la localización geográfica espacial. Sin embargo, es relevante señalar la visión formal de la ciudad cristalizada en la organización de las calles y avenidas a través del señalamiento de los nombres y su posicionamiento en un orden geográfico. Además, es importante mencionar que se trata de una zona céntrica del Área Metropolitana de Guadalajara y no integra el Centro Universitario como uno de los puntos de referencia de sus desplazamientos, a pesar de que la observación fue en el marco de éste. Esto puede explicarse a partir de la narrativa que hace de su ciudad, donde la experiencia móvil está atravesada por otros aspectos:

...nos encontramos con un grafiti que pasa desapercibido para la mayoría de las personas en su trayecto. Se presenta como un toque cómico que solo se percibe si se dirige la mirada hacia el suelo. Mi interpretación se encuentra por medio del arte urbano, diversos aspectos que son invisibles a menos que desees buscarlos. (...) Descubrir un detalle oculto como un grafiti en el suelo puede tener un impacto duradero en nuestra memoria y en cómo experimentamos el espacio. Este acto de descubrimiento puede transformar un lugar ordinario en algo especial y memorable, añadiendo una capa de significado personal al entorno. Cada vez que pasamos por ese lugar, el grafiti se convierte en un recordatorio de la importancia de mirar con atención y de estar abiertos a las sorpresas que el entorno urbano puede ofrecer. (...) En lo que respecta a observar el entorno que nos rodea, resulta impresionante descubrir todos los secretos que nos hacen sentir más conectados con nuestra identidad. En un día cualquiera, el arte urbano puede pasar desapercibido o ser menospreciado, pero sigue siendo una parte fundamental de nuestras representaciones culturales y de nuestro entorno.

Esto permite destacar las expresiones de arte en el contexto urbano como un elemento que se inserta cada vez con mayor intensidad en los referentes identitarios de quienes transitan las ciudades, o son parte de la experiencia móvil como algo cotidiano, comprendiendo los diferentes tipos de expresiones de arte o artísticas, por ejemplo, el grafiti, las pintas de protesta, o las intervenciones.

## Mapa cognitivo 2. La ciudad como semáforo



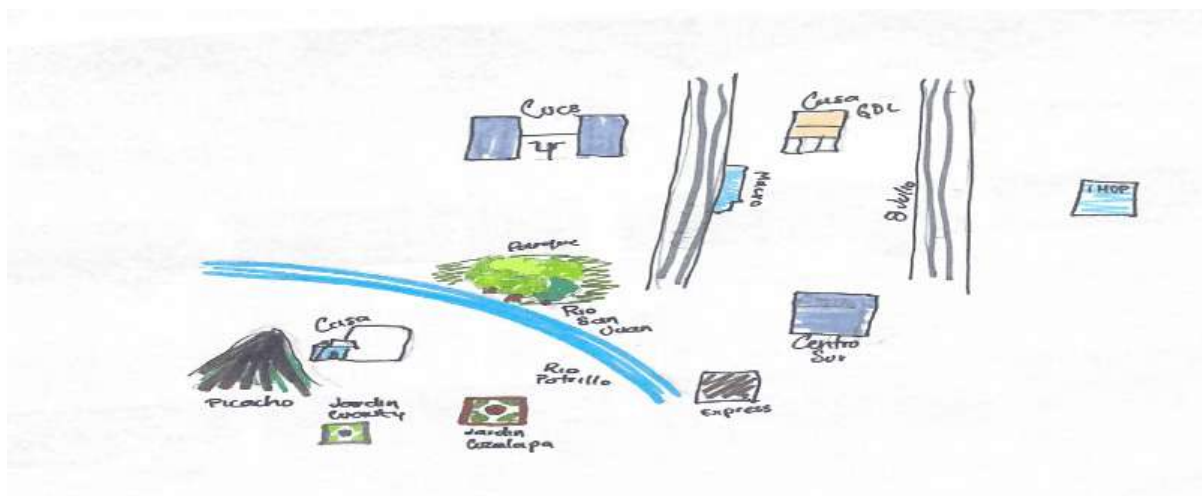
Fuente: elaborado por alumno participante en el estudio.

En este caso, la ciudad fue mapeada a través de los colores de un semáforo para indicar la (in)seguridad presente en el contexto urbano, como una plataforma donde se insertan los diferentes puntos de importantes de identificación para los trayectos. El color verde se ubica como el indicador de un lugar o un contexto seguro, mientras que el amarillo indica un nivel normal, el color naranja expresa que es necesario tener cuidado, mientras que el color rojo, se traduce en que se debe tener “mucho cuidado”. Es posible observar algunos de los puntos de referencia más importantes en su experiencia móvil, y cómo se encuentran identificados por los colores del semáforo. Por ejemplo, tanto la vivienda del alumno participante como la escuela (el CUCS) están con color verde pues los encuentra seguros, a pesar de que los entornos se encuentran en color amarillo y naranja, respectivamente. Dentro de la interpretación y la narrativa de la experiencia, el participante comenta lo siguiente:

En la ciudad en la que habitamos, es común que las personas nos movamos en transporte público y esto comúnmente lo hacemos sin siquiera pensarlo, pero al tener este proyecto de ver la vida desde una perspectiva Flaneur, no había pensado que un elevador descompuesto significa una barrera para seguir moviéndonos, tal vez nosotros como personas sin ninguna barrera para caminar o movernos podríamos observar el elevador y simplemente tomar las rampas eternas de la estación, pero para una persona con algún impedimento, el elevador significa que va a tener que pasar un momento difícil para poder bajar o subir. (...) Además que es común que los elevadores estén descompuestos, dándonos a entender que a las personas no les va a importar algo que para ellos no es su problema. (...) Creo que si podríamos nombrar a la emoción podría ser nombrada como impotencia, ya que nos parece violento que las personas no puedan moverse con tranquilidad por su ciudad y por su transporte público, ya que, aunque existan las rampas, estas están peor que tomar unas escaleras, así que su inclusión termina siendo una falsa inclusión. En fin, mi hater es la calle.

De lo anterior, destaca la posibilidad que ofrece la observación, ya sea a través de la figura del flaneur, pero sobre a través de la perspectiva de las derivas urbanas, pues el sentido crítico presente invita a reflexionar la ciudad no como panoramas estáticos, sino como dinámicas móviles desde una posición en movimiento.

### Mapa cognitivo 3. La ciudad vs el pueblo



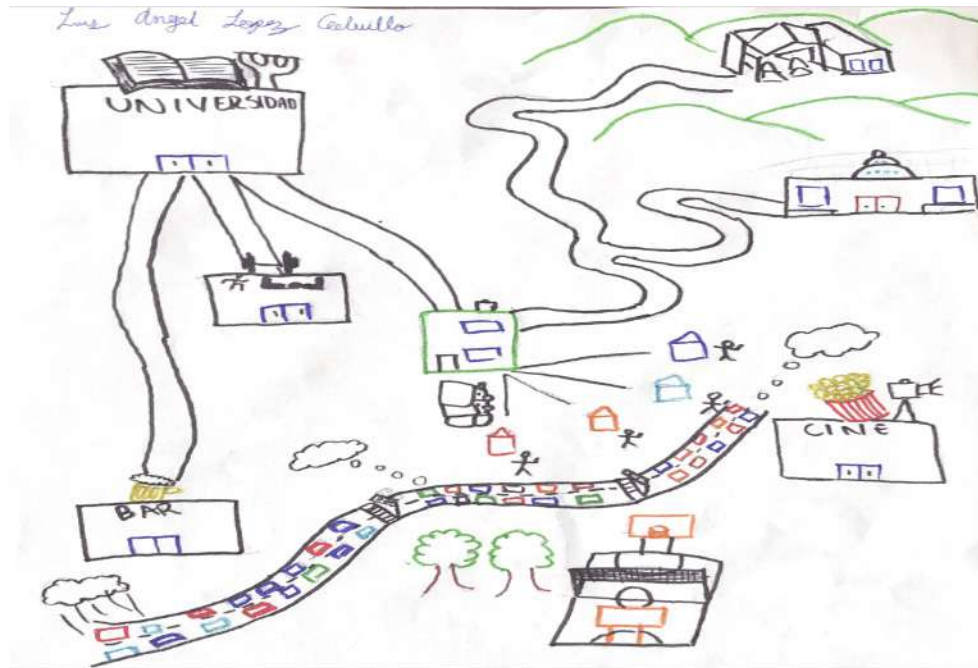
Fuente: Elaborado por alumna participante en el estudio.

El mapa cognitivo 3, representa a la comunidad de la que es parte una de las alumnas participantes: el alumnado foráneo, que viene de diferentes contextos a la ciudad en busca de cursar los estudios de educación superior. En este caso, la participante dividió su mapa cognitivo en dos partes: el lado inferior izquierdo representa a su pueblo de origen, mismo que decide agregarlo debido a que forma parte de sus desplazamientos cotidianos en torno al CUCS, pues cada fin de semana que visita su pueblo se prepara para el resto de la semana, misma que está articulada a través de las actividades en CUCS. La parte superior derecha representa su experiencia en la ciudad de Guadalajara. De este contraste, la participante expresó que no se había percatado de que en el contexto urbano habría colocado calles y avenidas y en el contexto rural no, hasta que reflexionó que la razón fue porque en su pueblo no requiere de calles o avenidas específicas para ubicarse, el sentido de ubicación se media por otro tipo de referencias, mientras que en las ciudades los nombres de calles de avenidas

son fundamental en la experiencia de tránsito. Esta reflexión y esta experiencia puede verse cristalizada en lo que comenta Mongin (2006) “La ciudad es un espacio en el que uno puede entrar y del cual puede salir, un espacio en el que uno puede hallar refugio, un espacio de derecho que no se define únicamente por lo que está dentro, la identidad, la pertinencia, sino que lo hace por la relación que mantienen un adentro y un afuera” (p. 124).

En este caso, más allá de comprender la experiencia en contextos urbanos y rurales como algo contrapuesto, es fundamental destacar los elementos identificadores que median las experiencias móviles en ambos contextos radiografiados.

#### Mapa cognitivo 4. La ciudad a bordo del automóvil



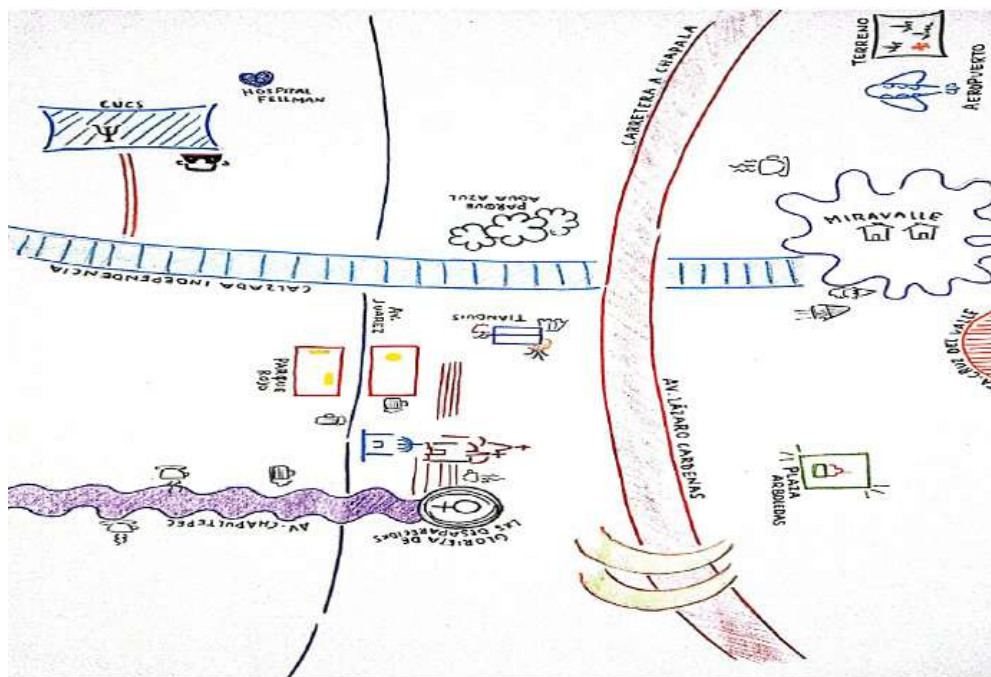
Fuente: Elaborado por alumno participante en el estudio.

En este caso, el mapa cognitivo 4, comporta un radio más amplio de cobertura de la ciudad, en tanto que existen diferentes puntos de encuentro, sendas y referentes que hablan de la cotidianidad del alumno, no solo de las actividades escolares, sino también de las actividades de ocio. Los dos aspectos que articulan todo el dibujo y que sobresalen son el CUCS y la vía que se encuentra integrada por diversos rectángulos que representan automóviles, esto es porque el alumno se desplaza cotidianamente a bordo de un vehículo particular. Al respecto, el participante señala:

Somos una gran cantidad de personas en la ciudad, eso también es algo que noté al volver revisar mi tránsito por esta ruta, cada quien, en su rollo, en su mundo, probablemente con preocupaciones y pensamientos tantos y tan diversos, así como de estrellas está lleno el universo o como de granos de arena están llenas las playas. Me percaté de que aún en todo el caos que existe en una mañana cualquiera en la ciudad de Guadalajara existe belleza, existe naturaleza, contaminación, animales en la calle, personas en la calle, de alguna forma la sombra y la luz se equilibran de forma despanpanante.

La velocidad y el confinamiento que supone desplazarse en vehículo particular, en la mayor parte del tiempo impide la reflexión sobre la presencia del cuerpo mismo y de otros cuerpos en los espacios, impide percatarse de las diferentes relaciones desarrolladas en los tránsitos, así como de la estructuración de la ciudad transitada. No obstante, el proceso de observación permite hacer consciente la experiencia misma, repensarla y describirla.

## Mapa cognitivo 5. La calle, mi mayor hater



Fuente: Elaborado por alumna participante en el estudio.

Finalmente, dentro de este mapa cognitivo, fue posible identificar la experiencia atravesada por el género y poner en evidencia cómo los tránsitos también zona articulados por la preformación de los cuerpos y la forma en que las ciudades además que estar atravesadas por la condición de clase, producen y reproducen formas de incorporarse en los contextos urbanos y en los tránsitos a partir de la construcción del género:

...me resultó interesante la manera en la que, como mujer, habito el espacio; en una estación subió un chico y me solicitó sentarse en el asiento de a un lado, permití el acceso y tomó su lugar, pero vaya que lo tomó, sus piernas casi encima de las mías y ocupando una parte de mi asiento, amablemente empuje con delicadeza su pierna indicando que estaba pasando el límite, afortunadamente lo entendió y se retiró al lugar que le correspondía, y es que esto es algo que pasa constantemente y no debería estar sucediendo así, pues como mujeres pareciera que estamos relegadas a ocupar menos espacio y permitir que los varones lo habiten con la comodidad que ellos deseen sin importar que sobrepasen límites o incomoden a otros a otras. Curiosidad, duda, coraje, nostalgia, interés, felicidad...creo firmemente que fueron un sinfín de emociones las que surgieron a raíz de este proceso. Conectar con lo colectivo y conmigo misma, refleja lo inmersas que solemos estar en nuestro destino, que no nos permitimos generar las oportunidades de conexión y auto-observación. (...) La tristeza y el enojo surgió en el momento en el que me percaté que no podemos observar o sentir de manera libre, por estar prestando atención a nuestra seguridad, que el vivir dentro de una sociedad peligrosa genera poca apertura a experimentar o convivir de manera amigable con una misma y con las demás personas.

De esto también destaca la función instrumental de la movilidad en la manera en que la participante expresa que cotidianamente las personas transeúntes se encuentran centradas en el destino de los desplazamientos, dinámicas que son propiciadas por los propios procesos productivos y mercantiles de la ciudad, donde llegar al destino en el menor tiempo posible es la meta para llegar a los destinos productivos.

## Conclusiones

El paradigma de la movilidad urbana entendido como perspectiva, como marco de comprensión o marco teórico, aún por sus esfuerzos narrativos no ha logrado cristalizar en las realidades al menos sus categorías más sobresalientes, como: la accesibilidad, la escala humana, la densificación, entre otras. En este sentido, hacer frente a la visión utilitaria de movilidad urbana, es evidenciar y visibilizar los aspectos básicos necesarios para su comprensión y estudio, entre los que se encuentran el posicionamiento de los sujetos como actores principales de las movilidades con todo lo que cargan consigo, por ejemplo: representaciones, emociones, referentes, identificadores, relaciones, que en su conjunto configuran la experiencia de tránsito, la experiencia móvil. Misma que debe asumirse como la primera unidad de análisis cuando de estudios sobre movilidad se trate.

De cara a los hallazgos más relevantes, en gran parte de las narrativas se asumen al CUCS como un punto de referencia asociado a la seguridad y la libertad, donde existe una dinámica generada por la comunidad universitaria, principalmente por estudiante, que permite el desarrollo de las identidades y la relación libre con otras personas.

Es al transitar, a través de los trayectos, donde se activan otros identificadores, asociados tanto a elementos tangibles como intangibles, por ejemplo, asociados al género, al peligro, a la (in)seguridad, a las modalidades del transporte. Por tanto, es a través de los tránsitos que se va configurando las experiencias móviles, lo cual permite en primera instancia en propiciar la reflexión y la autoconsciencia y la crítica de la forma de ser y de estar en los contextos urbanos, para el alumnado universitario, quienes se encuentran en una etapa determinante para la generación de una reflexión crítica de la configuración de las ciudades, que permita crear formas de contribuir a la generación de conocimientos situados y críticos sobre la movilidad urbana, y la experiencia urbana.

## Bibliografía:

Benjamin, W. (2005): Libro de los pasajes, Madrid, Akal.

Campos-Juanatey, D., Dopico, J. Ángel, & González, M. Ángeles. (2017). Evaluación del dibujo del mapa cognitivo de una ciudad. *Revista de Estudios e Investigación en Psicología y Educación*, (01), 028–031. <https://doi.org/10.17979/reipe.2017.0.01.2185>

Cárdenas, L. A. (2005). Enfoques metodológicos de la planificación urbana y del transporte. 1980 - 1999. *Urbano*, 8(11), 4-14.

Castro, C. (1999). Mapas cognitivos Qué son y cómo explorarlos. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 3, pp. 32-54. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=245030>

Debord, G. (1958). Theory of the dérive. *French Situationist International Journal* N.o 2. En: Ken Knabb (ed.) *Situationist International Anthology*. Bureau of Public Secrets, Berkeley

Ford, S. (2004): *The Situationist International: An Introduction*. USA: Black Dog.

García Delgado, J., & Colina, A. (2020). Mapas cognitivos: estrategia de enseñanza-aprendizaje en las Ciencias Sociales. *Perspectivas*, 1(1), 65–79. Recuperado a partir de <https://perspectivas.unermb.web.ve/index.php/Perspectivas/article/view/102>

Hassold, A. C., & Gavira Narváez, A. (2024). Análisis de las conductas de movilidad de los estudiantes de Geografía e Historia de la Universidad Pablo de Olavide. *Investigaciones Geográficas*, (81), 71–92. <https://doi.org/10.14198/INGEO.25758>

Jirón Martínez, P. y Imilan Ojeda, W. (2018-12-01). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116>

Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Cambridge, MA: MIT Press.

Lynch, K. (1985) *Reconsidering the Image of the City*. En Lloyd Rodwin & Robert Hollister (Eds.), *Cities of the Mind*. New York: Plenum Press.

Milgram, S. (1977, 2010). *The individual in a social world: Essays and experiments* (3rd ed.). New York, NY: Pinter and Martin.

Milgram, S. (1982). Cities as social representations. In Farr R. & Moscovici S. (Eds.), *Social representations* (pp. 289-309). London, CUP

Mimi Sheller & John Urry (2016): *Mobilizing the new mobilities paradigm*, *Applied Mobilities*, DOI: 10.1080/23800127.2016.1151216

Mongin, Olivier. (2006). *La condición urbana*. Buenos Aires: Paidós.

Navarro, O. y Rodríguez, U. (2008). Los mapas cognitivos o la adquisición de un saber espacial como método de investigación social. En Pablo Paramo (Ed.). “La investigación en las ciencias sociales: técnicas de recolección de información”.

Olivares-González, A. & Orquera-Jácome I. (2019). Movilidad cotidiana de estudiantes universitarios. Caso de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Ecuador. En XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: “Challenges and paradigms of the contemporary city”: UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8692. E-ISSN 2604-6512. DOI <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8692>

Riquelme B., Hernán, J. (2017). Cruzando La Araucanía (Chile). Un análisis de las prácticas de movilidad cotidiana de universitarios adscritos a la gratuidad. *Cultura-hombre-sociedad*, 27(1), 23-50. <https://dx.doi.org/10.7770/cuhso-v27n1-art1131>

Solsona-Cisternas, D. (2021). Las movilidades como enfoque y sus herramientas metodológicas para el estudio experiencial-espacial de la “discapacidad”. *QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (15), 268-286.

Villa, K. (2020). Pasear con el paseante: Walter Benjamin, la pregunta por el flâneur y el sujeto del capitalismo. *Tesis Psicológica*, 15(2) 148-162. <https://doi.org/10.37511/tesis.v15n2a8>

Yarad, P. (2016). Metodologías móviles: nuevas formas de estudio de lo urbano. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*. 11(6), pp. 56-70.